CENA 50.— zł



Morski Przegląd Gospodarczy



ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 8 (27) | Gdynia, sierpień 1948 r. | Rok III

DR TADEUSZ DIETRICH
Prezes Centralnego Urzędu Planowania

Rola Wybrzeża dla przyszłości gospodarczej Polski

Gospodarstwo narodowe Polski podzielić można z punktu widzenia planistycznego na dwa obszary: obszar planowany bezpośrednio oraz obszar planowany pośrednio. W skład tego ostatniego wchodzą elementy gospodarki drobnotorowej na wsi i w mieście, oraz elementy kapitalistyczne na wsi i w mieście, a więc handel prywatny, rzemiosło, chałupnictwo, gospodarka chłopska. Nadto wchodzi do tego obszaru wciąż jeszcze w dużym stopniu gospodarka komunalna i spółdzielczość.

Rozwój gospodarki planowej w Polsce, pogłębienie form tej gospodarki — to stopniowe przechodzenie obszaru planowanego pośrednio w obszar planowany bezpośrednio. Wraz z tym rozwojem rosną zadania instytucji zajmujących się planowaniem, w szczególności zaś zadania C. U. P. i jego biur regionalnych, jak również rozszerza się treść i metoda pracy tych instytucji.

Przejawem tych przeobrażeń jest między innymi samo powstanie Biur Regionalnych Centralnego Urzędu Planowania.

Zadaniem Biur Regionalnych jest planowanie gospodarcze zarówno w przekroju produkcyjnym jak i inwestycyjnym, badanie postępów w wykonaniu planów ustalonych na okresy bieżące, koordynacja pracy instytucji regionalnych w zakresie uzyskania maksymalnych osiągnięć, badanie realizacji uchwał Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, oraz sygnalizowanie potrzeb i trudności powstających w terenie, od zaspokojenia i usunięcia których zależy pomyślny rozwój planu. Obok tych normalnych i powszechnych zadań Biura Regionalne posiadają zadanie specjalne, wynikające z odrębności charakteru gospodarczego poszczególnych regionów. Szczególna rola przypada biurom regionalnym w odniesieniu do tej części planu gospodarczego, która realizowana jest przy współudziale miejscowych organów samorządu terytorialnego w szczególności zaś Wojewódzkich Rad Narodowych, przy czym czołowe miejsce zajmują tu plany samorządowe. Nowa instrukcja inwestycyjna na rok 1949 stawia Biura Regionalne w pozycji niejako organów Wojewódzkich Rad Narodowych, gdyż ustanawia ścisły związek między tymi biurami, a komisjami planowania tych Rad. Biuro Regionalne w Gdańsku, które powstało jako jedno z pierwszych Biur Regionalnych, wskazuje na znaczenie, jakie niewątpliwie posiada region gdański dla całokształtu gospodarki narodowej, niezależnie od tych wszystkich regionalnych zadań, które każde Biuro Regionalne wykonuje.

W wyniku drugiej wojny światowej Polska uzyskała prawie 500 km pas wybrzeża morskiego: 500 km wybrzeża morskiego wraz z portami Gdynią, Gdańskiem i Szczecinem odbija się na charakterze struktury gospodarczej kraju. Stajemy się z kraju rolniczo-przemysłowego krajem rolniczo - przemysłowo - morskim. Jeżeli jako porównanie przyjąć przedwojenne określenie „okno na świat“, Wybrzeże dzisiejsze jest „bramą na świat“, dzięki której gospodarstwo narodowe Polski styka się bezpośrednio z gospodarstwem światowym.

Historia walki o dostęp do morza sięga czasów powstania naszego Państwa. Mimo bowiem, iż zawiązki Państwa Polskiego dokonywały się w ramach kontynentalnych z minimalnym wpływem czynnika morskiego, występującego jedynie w zakresie handlu z miastami bałtyckimi. bardzo rychło jednak zaczyna się Państwo rozwijać w kierunku morskim.

Już pod koniec X stulecia całe Pomorze od Wisły do Odry z bogatymi nadmorskimi miastami: Wolinem, Szczecinem i Kołobrzegiem znajdowało się pod panowaniem Polski. Morze Polskie wiąże się więc z ziemiami zachodnimi. Historia zaś tych ziem, to hi-

storia nie tylko ciężkich walk na zachodzie w wiekach XI do XIV, a potem niebezpiecznej ciszy na tym odcinku, ale nadto historia kształtowania się psychiki narodu i jego składu etnicznego.

Czym była Polska z tego punktu widzenia w wieku XII i XVIII? Polska tamtego okresu to Polska jednolita narodowo, silna, o typie obywatela zdyscyplinowanego, przezornego, poświęcającego się dla kraju i jego potrzeb. Polska prawidłowej linii politycznej i gospodarczej. Polska wieku XVIII to Polska zanarchizowana, o typie obywatela egoistycznego, bez wyraźnej linii politycznej gospodarczo zacofana.

Mówiono o niej, że była Rzeczpospolitą, a przecież była monarchią, że była krajem morskim, aczkolwiek była tylko krajem sięgającym do morza, że była państwem narodu polskiego, aczkolwiek była państwem szlachty polskiej, ruskiej i litewskiej.

Wraz z utratą jednolitego i zwartego terytorium opartego silnie o morze, zatarła się psychika narodu i jego rozwój. Nie można było ściśle odpowiedzieć na żadne z podstawowych pytań historycznych: czy kraj posiadał granice naturalne, czy ich nie posiadał, czy klimat jego był kontynentalny czy raczej pozostawał pod wpływami prądów Golfstromu, czy przeszedł przez reformację, czy też jej nie zaznał, czy miał okres feudalizmu politycznego, czy był go pozbawiony, czy doświadczał zamachów na władzę, czy ich nie doświadczał, troszczył się o flotę, czy o nią nie dbał, rozwinął u siebie mieszczaństwo, czy raczej go nie posiadał?

Na to pytanie nie można z cała pewnościa odpowiedzieć. Podobnie jak Polska, odpychana od morza zatracała się i popadała w stan zależności gospodarczej i politycznej, podobnie i obszar nadmorski cierpiał, gdy oddzielono od niego jego zaplecze.

Wraz z upadkiem gospodarczym i politycznym Polski, Gdańsk stracił na znaczeniu, natomiast w parę lat po zakańczeniu wojny światowej w roku 1924 port gdański przeładowuje ok. 2 milion. ton towaru, tj. 105% tego co przeładował średnio w okresie 1911—1913, tj. wtedy, gdy stanowił najściślejszą całość z gospodarką Prus. Narzucona Polsce w roku 1924 przez Niemcy wojna celna, była bodźcem do powstania niezależnej polskiej polityki morskiej.

Gdynia, która w tym okresie czasu nie posiadała jakiegokolwiek znaczenia, ani jako port ani jako miasto, w dziesięć lat później w 1934 roku przeładowuje już 7,4 mil. ton towarów, by w 1939 roku stać się największym portem towarowym na Bałtyku z przeładunkiem ponad 9 milj. ton towarów rocznie; 69 km skrawek morza i iluzoryczny wpływ na losy głównego portu Gdańska — nie pozwalały na usilne oparcie się Polski o morze. Ale i ten skrawek wystarczał by wojna 1939 roku o jego losy się potoczyła. Wybrzeże morskie stało się symbolem niepodległości Polski i jej trwałości, zarazem zaś symbolem świadomości narodu, iż egzystencja jego zawisła od dostępu do morza. Dali temu wyraz bohaterzy Westerplatte i Czerwoni Kosynierzy Gdyni.

I jak w roku 1939 morze było symbolem niepodległości Polski, tak w roku 1945 stało się symbolem jej odbudowy symbolem zniszczeń dokonanych przez okupanta.

Gdy w roku 1945 władze polskie przejmowały administrację Wybrzeża zdawało się rzeczą wprost nieprawdopodobną doprowadzenie naszych portów do stanu używalności. Gdynia i Gdańsk były wówczas tak zniszczone i zdewastowane, że zupełnie nie nadawały się do eksploatacji. Są to cyfry powszechnie znane, dobrze jednak jeśli parę z tych cyfr sobie uprzytomnimy.

80% nowoczesnych żelazobetonowych falochronów było zniszczonych, 60% nabrzeży i urządzeń przeładunkowych, 50% magazynów portowych, 40% budynków przemysłowych, administracyjnych i mieszkalnych w porcie gdyńskim leżało w gruzach. To co ocalało, było fragmentaryczne, silnie uszkodzone i nie nadawało się do użytku.

Choć część nabrzeża portu gdyńskiego zewnętrznie wyglądała korzystniej, to z drugiej strony nie pozostał tam cały ani jeden magazyn, ani jeden budynek w porcie. Z zaledwie 20-tu kilku ocalałych dźwigów, ani jeden nie nadawał się do eksploatacji. Tabor pływający, wyposażenie warsztatowe i tabor kołowy zostały zniszczone prawie kompletnie, zatopione, wywiezione. Poza tym porty i wody terytorialne były bardzo silnie zaminowane. Najważniejsze zaś przejścia wodne w portach zatarasowane wrakami okrętów i łodzi.

Polska polityka morska znalazła się w 1945 roku przed ogromnym trudnościami. Należało odbudowywać całą gospodarkę morską od podstaw. Trzeba było tworzyć nową administrację morską, nową organizację portów i pracy w porcie, organizować stocznie, szkolnictwo morskie, przedsiębiorstwa rybackie, cały w ogóle aparat gospodarki morskiej. Trzeba było czynić starania nad zwrotem jednostek floty polskiej, które częściowo ocalały z ciężkiej służby wojennej i znajdowały się w dyspozycji byłego rządu emigracyjnego.

Obecnie, gdy upłynęły trzy lata od chwili przejęcia Wybrzeża przez administrację polską, możemy ocenić ogrom włożonego wysiłku, który dał wyniki przechodzące najśmielsze oczekiwania. Rok 1947 został zamknięty przez zespół Gdańsk/Gdynia cyfrą prawie 10 milj. ton obrotu, w tym przez Gdańsk 5 i przez Gdynię prawie 5 milj. ton.

W pierwszym kwartale 1948 roku porty polskie przeładowały ogółem 3.172.3 tys. ton towarów, przy czym zespół portowy Gdańsk/Gdynia przeszło 84,6% ogółu towarów. Plan Odbudowy Gospodarczej przewiduje na rok 1948 przeładunek w zespole portowym Gdańsk/Gdynia ok. 15 milj. to, na rok 1949—19 milj. ton. Wybrzeże nasze jest jednak nie tylko świadectwem

odbudowy gospodarczej i kulturalnej kraju, jest także świadectwem naszej pracy nad umocnieniem pokoju, świadectwem współpracy z krajami sąsiadującymi nad wspólnym podniesieniem dobrobytu narodów.

Bogactwa narodów, państw, kultur, oraz zasoby naturalne w sferze bałtyckiej stały się przyczyną dużego znaczenia tego obszaru w Europie. Ze względów klimatycznych i geologicznych kraje regionu bałtyckiego są skazane na współpracę ze sobą, każdy z tych krajów wnosi pewne odrębne wartości materialne, potrzebne pozostałym krajom. Północne wybrzeże Bałtyku to domena krajów leśnych, posiadających oprócz tego ogromne zasoby rudy i metali. Południowe wybrzeża Bałtyku, klimatycznie bardziej uprzywilejowane, to kraje odznaczające się dużymi możliwościami w dziedzinie rolnictwa i hodowli bydła, oraz jak w wypadku Polski, olbrzymimi zapasami węgla kamiennego.

W tym układzie sytuacyjnym Polska, posiadająca największe zagłębie węglowe w Europie i Szwecja, panująca nad niezwykle bogatymi złożami wysokowartościowymi rud żelaza — stanowią zasadnicze pozycje bałtyckiej gospodarki przemysłowej.

Oprócz tego Polska spełnia w basenie Morza Bałtyckiego jeszcze dalszą ważną rolę. Będąc bowiem położona równocześnie w Basenie Bałtyckim i nad północną granicą basenu naddunajskiego, stanowi naturalną i dogodną drogę na Bałtyk dla krajów położonych na południu i na południowo-wschodzie Europy.

Porty i żegluga polska stają więc przed wielkimi możliwościami i zadaniami i mogą się stać źródłem dobrobytu i rozwoju gospodarczego całego rejonu bałtyckiego i Europy środkowo - południowej. Porty polskie mogą się stać ośrodkiem wielkiego handlu i żeglugi międzynarodowej, a bandera polska może się znaleźć we wszystkich większych portach świata. W portach naszych może się rozwijać przemysł przetwórczy na potrzeby własne i zagraniczne. Polskie rybołówstwo może zaopatrywać w ryby nie tylko nasz rynek, ale również rynki Europy Środkowej i Południowej, a może nawet i dalsze rynki. Przez porty polskie powinien przepływać tranzyt towarów i ludzi do Europy środkowej i Południowej i na odwrót. Polska, powinna stać się ponownie pomostem gospodarczym, łączącym północ Europy z południem i wschód z zachodem.

Perspektywy rozwojowe portów polskich, to perspektywy rozwojowe Polski, a los Polski — to los jej portów. Dając podwaliny pod rozwój trwały naszego Wybrzeża, zakładamy fundamenty nowej, wielkiej, niepodległej demokratycznej Rzeczypospolitej.

IGOR ARGAMANTE

Na marginesie polsko-włoskich stosunków gospodarczych

(Od własnego korespondenta w Rzymie)

Po upływie trzech lat od chwili zakończenia działań wojennych wciąż jeszcze jesteśmy świadkami panowania w szeregu dziedzinach międzynarodowego życia gospodarczego tylu smutnych reminiscencji wojennych, często nawet w postaci czy to drastycznych ograniczeń i tendencji autarkicznych, czy też po prostu chaosu, nieładu i dezorganizacji. Szczególnie krytycznie przedstawia się sytuacja na odcinku międzynarodowych obrotów towarowych, których silniejszy rozwój jest tak niezbędny dla uzdrowienia gospodarki zniszczonych wojną krajów i mógłby tak znacznie się przyczynić do złagodzenia niszczycielskich skutków wojny.

Nic też dziwnego, że w trwającym jeszcze okresie stawiania pierwszych zorganizowanych powojennych kroków uaktywnienie polsko - włoskich stosunków gospodarczych odbywa się nie bez silnych zgrzytów i że dotychczasowy ich rozwój nasuwa masę zastrzeżeń.

Poczynione zostały wprawdzie wielkie wysiłki dla zorganizowania i ustabilizowania wymiany i można już zanotować nowe i większe osiągnięcia w tej dziedzinie, lecz obydwa kraje dalekie są jeszcze od stanowiska, któreby mogły i powinny były zająć we wzajemnym handlu zagranicznym. Mimo że mija już trzeci rok od chwili nawiązania powojennych stosunków gospodarczych i że obydwa kraje zintensyfikowały silnie swe obroty zagraniczne, przekraczając często stan przedwojenny, wymiana towarowa między Polską a Włochami nie osiągnęła dotychczas nawet $1/3$ volumenu wymiany przedwojennej.

Można jedynie pocieszyć się tym, że perspektywy są jednakże coraz bardziej różowe; na tle nowych umów i układów stosunki handlowe między Polską a Włochami mają rzeczywiście wszelkie podstawy dla bardziej pomyślnego i zharmonizowanego niż dotychczas rozwoju. Zawarcie ostatnio układu pomiędzy rządem polskim a włoską firmą samochodową „Fiat“ wywarło we włoskich kołach gospodarczych bardzo wielkie wrażenie. Już poprzednio ostatnie polsko-włoskie porozumienie gospodarcze wzbudziło duże zainteresowanie i nadzieję, że umożliwi ono pogłębienie z obopólną korzyścią stosunków gospodarczych między obu krajami i że realizacja jego stanowić będzie pierwszy poważniejszy krok na

drodze współpracy gospodarczej.

Dlatego też dziś, gdy wszystko wskazuje, że polsko-włoskie stosunki gospodarcze wchodzą w nową fazę i zaczynają nabierać pewnego dynamizmu, nie od rzeczy będzie zreasumować dotychczasowe osiągnięcia, jak i też uczynić pobieżny przegląd możliwości ich dalszego rozwoju.

*

Bezsprzecznym jest faktem, że powojenny rozwój polsko-włoskich stosunków gospodarczych kształtował się dotychczas wyjątkowo nisko. Przed wojną co prawda nie przybierały one nigdy wielkich rozmiarów, chciażby tylko ze względu na położenie geograficzne obu krajów jak i konkurencję niemiecką, lecz zawsze były one dyskretnie ożywione. Świadczy o tym to, że w 1938 r. Włochy stały na czwartym miejscu w eksporcie polskim (po Niemczech, W. Brytanii i Szwecji) i na ósmym w imporcie (po Niemczech, USA, W. Brytanii, Francji, CSR i Holandii), podczas gdy Polska ze swej strony stała na piątym miejscu jako eksporter do Włoch (po Niemczech, USA, W. Brytanii i Szwajcarii).

Dziś sytuacja znacznie się zmieniła i Włochy zajmują w zagranicznym handlu Polski bardzo oddaloną pozycję. W pierwszym półroczu 1947 roku, a więc w okresie gdy po raz pierwszy od zakończenia wojny polsko - włoskie obroty handlowe nabrały pewnego nasilenia, Włochy zajmowały dwunaste miejsce w eksporcie polskim i jedno z ostatnich w imporcie. Ze swej strony Polska zajmowała w 1946 r. w ogólnym imporcie włoskim 25 miejsce (po Peru i Haiti!) i chociaż w pierwszym półroczu 1947 r. przesunęła się na 17 miejsce w ogólnym imporcie, zajmując bardziej poczesne miejsce obok Holandii i Szwecji — dziewiąte wśród krajów europejskich i po Czechosłowacji drugie wśród krajów słowiańskich — to już w drugim półroczu, wobec silnego zmniejszenia się obrotów, cofnęła się ponownie do tyłu.

Udział Polski we włoskich obrotach zagranicznych w porównaniu z innymi krajami Europy wschodniej (1) wyraża się procentowo następująco:

	1934		1938		1947	
	import	eksport	import	eksport	import	eksport
Polska	1,2	1,4	2,8	1,1	1,1	0,23
Czechosłowacja	1,3	1,7	2,3	1,3	1,7	3,1
Węgry	1,3	2,5	1,7	1,6	0,18	0,23
Rumunia	1,6	1,4	2,2	1,4	?	?
Jugosławia	2,7	2,7	1,4	2,1	0,7	0,9
Bułgaria	0,4	0,3	0,9	0,6	?	0,01
Albania	0,2	0,2	0,5	0,6	?	0,01
OGÓŁEM	8,7	10,2	11,8	8,7	3,7	4,5

Powyższe zestawienie wykazując silne obniżenie się udziału krajów słowiańskich w zagranicznych obrotach Włoch (z 10% w 1934 r. do 4% w 1947, uwypukla m.in. szczególnie niski poziom linii rozwojowej handlu polsko - włoskiego i jego anormalne kształtowanie się w dobie powojennej. Podczas gdy w obrotach Włoch z większością krajów słowiańskich zarówno w latach przedwojennych jak i dziś eksport stanowi większy odsetek niż import, jedynie powojenne obroty z Polską wykazują nieproporcjonalną nadwyżkę importu włoskiego nad eksportem. Podobna nadwyżka istniała częściowo jedynie w latach bezpośrednio poprzedzających wybuch ostatniej wojny, gdy na skutek silnej konkurencji niemieckiej zmalał znacznie eksport włoskich dóbr inwestycyjnych do krajów Europy wschodniej, lecz nie przybierała ona nigdy podobnych rozmiarów.

Na ten stan rzeczy wpłynęło szereg czynników. W pierwszym rzędzie wadliwe funkcjonowanie systemu clearingowego. Następnie dotkliwy brak środków transportowych. Niemniej ważnym czynnikiem jest wreszcie mała atrakcyjność rynku polskiego w oczach większości eksporterów włoskich: pogląd będący logiczną konsekwencją pierwszych dwóch czynników.

Nie należy zapominać, że we Włoszech zarówno handel zagraniczny jak i większa część przemysłu nie jest upaństwowiona. Nie ma tu mowy o jakiejkolwiek bądź ingerencji czynników państwowych, jak np. wywieranie wpływu na obranie tego lub innego kierunku obrotów zagranicznych. Dlatego włoscy eksporterzy nie zawsze są w stanie pokonać tę krótkowzroczność, która urabia się długotrwałym błądzeniem po bardziej lub mniej tradycyjnych szlakach handlu zagranicznego, szlakach niestety bardzo często przybierających formy ślepych zaułków — i przeniknięci swego rodzaju automatyzmem, kroczą najczęściej uparcie po mało obiecujących lecz utorowanych tradycją i chwilową koniunkturą łożyskach.

Innym czynnikiem utrudniającym we Włoszech sprawny i szybki rozwój stosunków gospodarczych z zagranicą jest zastraszająca wprost biurokratyzacja organów regulujących handel zagraniczny, oparty — jak wiadomo — wyłącznie na zasadach inicjatywy prywatnej. Organy te, nie posiadając na razie żadnego sprecyzowanego planu lub programu dla prowadzenia skoordynowanej akcji, ani też będąc w stanie ująć w zakreślone łożyska prądy obrotów handlowych z zagranicą, zdobywają się jedynie na ich utrudnianie i hamowanie.

Pod znakiem tych trudności odbywały się właśnie wszystkie dotychczasowe próby nawiązania bardziej ścis-

łych stosunków gospodarczych między Polską a Włochami.

*

Pierwsze kroki w kierunku wznowienia przerwanych przez wojnę polsko-włoskich stosunków handlowych poczynione zostały jeszcze jesienią 1945 roku. Wyjątkowo niesprzyjające warunki uniemożliwiły jednak w pierwszym okresie powojennym bardziej pomyślne ich ustabilizowanie. Zawarty wówczas układ preliminarny, który przewidywał dostarczenie przez Polskę Włochom 720.000 ton węgla w zamian za motory morskie, łożyska kulkowe i inne wyroby włoskiego przemysłu elektrotechnicznego, nie został wykonany ze względu na szereg wybitnie niekorzystnych okoliczności, jak np. trudności z tranzytem węgla przez Czechosłowację, obustronny brak środków transportowych itp.

Musiano przystąpić do nowych rokowań i w rezultacie toczących się od kwietnia 1946 roku pertraktacji, zawarto jesienią tegoż roku nowy układ, na mocy którego wzajemne dostawy wynosić miały po 10 milionów dolarów z każdej strony, przy czym strona włoska w zamian za węgiel zobowiązała się dostarczyć Polsce dobra inwestycyjne, artykuły chemiczne i owoce południowe. Równocześnie zawarty został dodatkowy układ, regulujący sprawę zamówień polskich dla przemysłu włoskiego.

Tym razem zdołano usunąć niektóre trudności uniemożliwiające funkcjonowanie poprzedniego układu, lecz o ile tym razem — mimo istniejących nadal niedomagań transportowych — Polska wykazała w pierwszym półroczu 1947 roku zdolność wywiązania się w całości ze swych zobowiązań eksportowych, odwrotnie eksport z Włoch pozostawiał bardzo wiele do życzenia.

Powodów tego — jak już zaznaczyliśmy — doszukiwać należy głównie w wadach, jakie kryje system umów rozrachunkowych. Wypłacanie we Włoszech należności eksporterom w walucie włoskiej według bardzo niskiego kursu przerachunkowego dolara i konsekwentna nieopłacalność transakcyj zniechęciły eksporterów włoskich i spowodowały, iż woleli oni kontynuować obroty z tradycyjnymi i dającymi zarazem większe zyski rynkami. Co prawda w marcu 1947 roku wobec bardziej niż niskiego kształtowania się eksportu włoskiego do Polski, rząd włoski zgodził się na częściowe podwyższenie istniejącego kursu przerachunkowego dla eksporterów niektórych szczególnie ważnych dla Polski artykułów i stworzył nawet szereg ulg, lecz paliatywne te środki tylko nieznacznie polepszyły sytuację.

W wyniku takiego stanu rzeczy powstało dla Włoch saldo ujemne o wysokości 3 miliardów lirów (ok. 5 miln. dolarów), albowiem, podczas gdy dostawy polskie szacowały się na sumę 3.540 milionów lirów, eksport włoski do Polski nie przekroczył 453 milionów lirów.

*

Nowy układ o wzajemnych dostawach towarowych, zawarty po sześciomiesięcznych pertraktacjach w końcu ub. r. także daleko nie jest doskonały i nie odzwierciadla w zupełności istotnych możliwości wymiany towarowej między obu krajami; bogate już jednak doświadczenie pozwoliło na wyeliminowanie szeregu wad hamujących dotychczasowy rozwój obrotów i wręcz uniemożliwiających sprawne funkcjonowanie poprzednich układów.

Tym razem należy przede wszystkim zanotować obustronne rozszerzenie wachlarza artykułów i zwiększenie w porównaniu z poprzednim układem szeregu kontyngentów towarowych. Na liście towarów polskich najważniejszym obok węgla jest kontyngent jaj wynoszący 24 milj. sztuk; następnie blumsy stalowe, cukier, kartofle, artykuły chemiczne, drewno itd. Wywozowa lista włoska zawiera natomiast wielką ilość dóbr inwestycyjnych, m. in. instalacje i maszyny dla przemysłów tekstylnego, górniczego i stoczniowego. Obok przyrządów precyzyjnych, łożysk kulkowych, pojazdów mechanicznych i artykułów chemicznych lista ta zawiera także surowy jedwab. Zanotować należy wreszcie zwiększenie kontyngentu pomarańcz oraz włączenie do listy kontyngentu win i vermutów.

Oczekuje się, iż dzięki usuistniejących w poprzednim unięciu szeregu niedociągnięć kładzie i ogólnemu usprawnieniu organizacji wymiany, „plafond“ układu w wysokości 15 miln. dolarów będzie mógł być przekroczony, tymbardziej że nowy układ przewiduje ewentualne rozszerzenie niektórych wyczerpanych przed upływem roku umownego kontyngentów towarowych.

Wielkie trudności nastręcza jedynie nadal problem transportu węgla. Polska zobowiązuje się wprawdzie dostarczyć wagonów dla przetransportowania 100.000 ton węgla. Transport pozostałych 350.000 t, które mają być dostarczone Włochom drogą lądową, spada jednak wyłącznie na barki włoskiego taboru kolejowego, także bardzo silnie nadwyrężonego wojną.

*

Artykułem posiadającym dla Włoch największe znaczenie i równocześnie stanowiącym lwią część ogólnego przywozu włoskiego z Polski jest węgiel. W latach powojennych stanowił on dotychczas ok. 98% wartości ogólnego przywozu włoskiego z Polski i mimo że w ostatnim porozumieniu gospodarczym lista podlegających eksportowi do Włoch towarów polskich wzbogaciła się o szereg nowych ważnych artykułów, zachowuje on nadal swą dominującą pozycję.

Dotychczas, w przeciągu 15 miesięcy, tj. od października 1946 r. — gdy wszedł w życie pierwszy od chwili zakończenia wojny włosko-polski układ handlowy — aż do końca 1947 r., Włochy importowały z Polski 310.205 t węgla, przy czym największą intensywność osiągnięto w pierwszym semestrze ub. r., gdy dostawy węgla polskiego wyniosły 242.718 t.

Wobec nadzwyczaj anemicznie rozwijających się obrotów towarowych między obu krajami, dostawy węgla wyglądają nawet imponująco, lecz w porównaniu z ogólnym importem węgla przez Włochy (10,6 miln. t), lub też z ogólnym eksportem węgla z Polski (18,8 miln. t), są one bardzo niskie. Z powodu wadliwego funkcjonowania układu nie stanowiły one nawet połowy przewidzianego przez układ rocznego kontyngentu, który wynieść miał 750.000 t.

Zaznaczyć trzeba także, że podczas gdy w r. 1938 Włochy zajmowały drugie miejsce (po Szwecji) wśród importerów węgla polskiego, w pierwszym semestrze 1947 r., tj. w okresie gdy eksport węgla polskiego do Włoch po raz pierwszy przybrał większe rozmiary, Włochy zajmowały zaledwie 7 miejsce: po Szwecji, ZSSR, Danii, Szwajcarii, strefie radzieckiej Niemiec i Francji.

Należy żywić nadzieję, iż nowy układ, bardziej udoskonalony, umożliwi tym razem regularniejsze dostawy tego życiowego dla gospodarki włoskiej surowca, a wraz z tym wzmocni zdolność produkcyjną przemysłu włoskiego. Nowe porozumienie przewiduje bowiem, poza niezmienionym kontyngentem rocznym węgla w wysokości 750 600.000 t w zamian za dobra tysięcy ton, dostawę dalszych inwestycyjne o długim cyklu produkcyjnym; tak że jeśli porozumienie zostanie pomyślnie zrealizowane, Włochy otrzymają w bież r. 1.350.000 t polskiego węgla. Ponadto w trakcie rokowań były rozważane możliwości progresywnego zwiększania w przeciągu najbliższych 5 lat dostaw węgla polskiego aż do poziomu będzie jednak w głównej mie-3 miln. ton rocznie, co zależeć rze od dynamiki eksportu do Polski włoskich dóbr inwestycyjnych.

Dotychczas import włoski węgla kształtował się następująco (w tys. ton):

	Niemcy		W. Brytania		St. Zjedn.		Polska		Cały import
1927	5.185	37%	6.421	45%	450	3%	1.158	8%	14.059
1938	7.400	64%	2.300	20%	—	—	1.620	14%	11.600
1946	600	11%	114	2%	4.200	84%	61	1,1%	5.758
1947[1])	97	2,7%	—	—	2.844	79%	187	5,2%	3.587

Zapotrzebowanie gospodarki włoskiej na węgiel wynosi ok. 15 miln. t i w 92% pokrywane być musi importem. Jak wykazuje zamieszczone powyżej zestawienie, w latach przedwojennych węgiel był głównie importowany z Niemiec i W. Brytanii, a obecnie, ze względu na zmienione warunki na europejskim rynku węglowym i na istniejący w Europie głód węglowy, Włochy są zmuszone pokrywać w większej części swe zapotrzebowanie importem ze St. Zjednoczonych, co jest jednakże nadzwyczaj dla nich uciążliwe, przede wszystkim z powodu braku morskich środków transportowych i bardzo wysokich kosztów frachtu.

*

Poza węglem Włochy są również bardzo zainteresowane importem polskich artykułów rolniczo - hodowlanych, gdyż przed wojną Polska była jednym z głównych dostawców jaj i cukru. W latach dobrej koniunktury (1926—30) Polska zajmowała drugie miejsce wśród krajów eksportujących Włoch jaja, silnie dystansując nawet tradycyjnych dostawców włoskich — Turcję i Albanię, oraz dorównywując prawie jugosłowiańskiemu eksportowi jaj. W 1928 r. osiągnięto najwyższy poziom eksportu jaj polskich do Włoch: 5.719 t (Jugosławia — 5.730 t), co stanowiło ok. 30% całkowitego importu włoskiego jaj. Również i później — mimo zmiennej koniunktury — Polska nie przestawała być jednym z głównych eksporterów jaj do Włoch, dostarczając im rocznie ok. 10—12% swej produkcji jajczarskiej (3.906 t w 1930 r. i przeciętnie 2.650 t rocznie w latach 1934—38) przy czym Włochy znajdowały się ciągle na trzecim miejscu po W. Brytanii (15.523 ton w 1938 r.) i Niemczech (2.770 t) — wśród odbiorców jaj z Polski.

Inną czołową pozycję w eksporcie polskim do Włoch stanowił zawsze cukier. Już od 1926 r. Polska zajmowała trzecie miejsce, po Kubie i CSR, wśród eksporterów cukru do Włoch, dostarczając im w 1928 r. ok. 18% (21.000 t), a w 1930 r. przeszło 32% ogólnej ilości importowanego przez Włochy cukru. Pewne znaczenie posiadał przed wojną również eksport do Włoch puchu i pierza, mniejsze eksport kartofli i innych wywożonych przez Polskę artykułów rolnych.

*

Powojenny eksport włoski do Polski — jak już wspomnieliśmy — był dotychczas bardziej niż niski i w niektórych okresach w praktyce zupełnie nie istniał.

Pewne znaczenie posiadał jedynie eksport wysokogatunkowej rudy cynkowej: w przeciągu pierwszych jedenastu miesięcy 1947 r. Polska otrzymała z Włoch ok. 24.000 t rudy, tak że na tym odcinku wyjątkowo zdołano wykorzystać całkowicie przewidziany układem kontyngent.

Częściowo wykonane zostały dostawy owoców południowych; nie przekroczyły one jednak 1,5% ogólnej ilości eksportowanych przez Włochy cytryn i pomarańcz. Przed wojną Polska otrzymywała z Włoch ok. 45% importowanych przez nią cytryn, lecz eksportowane przez Włochy do Polski owoce cytrusowe stanowiły zaledwie około 3% całkowitego eksportu włoskiego tego artykułu.

Włoskie koła handlowe są bardzo zawiedzione brakiem popytu ze strony Polski na owoce południowe, które, jak

wiadomo, stanowią wraz z jarzynami i obok dóbr inwestycyjnych kręgosłup włoskiego eksportu. Przed wojną owoce te i jarzyny obejmowały 50% wartości całkowitego eksportu włoskiego do krajów europejskich. Dziś Włochy mają wielkie trudności z ich wywozem, a to głównie ze względu na prawie że całkowite zniknięcie chłonnego przed-wojną rynku niemieckiego. Zrozumiałe jest z drugiej strony, że w obliczu naglącej potrzeby najrychlejszej i najbardziej racjonalnej odbudowy swego zniszczonego wojną potencjału przemysłowego, Polska musi rezygnować czasowo z zaspakajania niektórych drugorzędnych potrzeb konsumcyjnych. Żywą powszechnie jest dlatego nadzieja, że w bliskiej przyszłości, gdy zaleczone już będą rany wojenne i w Polsce, obok realizacji całkowitej odbudowy kraju, podniesiona zostanie stopa życiowa ludności, zaistnieją ponownie szersze możliwości eksportu do Polski włoskich owoców cytrusowych.

Jednym z artykułów, którego eksport do Polski nie został jeszcze przez Włochy podjęty, lecz który w przedwojennych włosko - polskich obrotach handlowych zajmował poważną pozycję, jest tytoń. Poczynając bowiem od 1925 r. Polska była tradycyjnym odbiorcą włoskiego tytoniu, importując ok. 60—70% całkowitego eksportu tytoniu z Włoch: 2039 t w 1925 roku i 3393 t w 1929 r.

*

Największe możliwości posiadają jednak Włochy na odcinku dostaw dóbr o długim cyklu produkcyjnym, chociaż dotychczas eksport włoski dóbr inwestycyjnych ograniczył się w ramach układu do niewielkiej ilości maszyn i instalacji dla górnictwa, instalacji elektrotechnicznych i łożysk kulkowych. Olbrzymie zapotrzebowanie Polski na te dobra stwarza, iż staje się ona dla Włoch coraz bardziej atrakcyjnym partnerem, tym więcej, że przemysłowi włoskiemu zależy na zdobywaniu coraz to szerszych rynków zbytu.

Na tym tle coraz wyraźniej zarysowują się konkretne perspektywy bardziej ścisłej współpracy gospodarczej między obydwoma krajami. Dotychczas były prawie że niewykorzystane przez Polskę możliwości dostawcze przemysłu włoskiego, który w różnych gałęziach wytwórczości mógłby mieć pierwszeństwo przed innymi rynkami zachodnio - europejskimi i w wielu dziedzinach mógłby uzupełnić potrzeby przemysłu polskiego. Potencjał produkcyjny przemysłu włoskiego prawie że już osiągnął stan przedwojenny, a w niektórych gałęziach nawet go przewyższył i przemysł włoski jest dziś w stanie przyjąć na szeroką skalę zamówienia w dziedzinie inwestycyjnej. Liczne zaś niedomagania, które do dziś dnia istnieją w przemyśle włoskim, przypisać należy wyłącznie brakowi podstawowych surowców, głównie węgla i stali.

Należy pamiętać, że Włochy posiadają na tym odcinku dużą tradycję i przed wojną były dla krajów Europy wschodniej jednym z głównych rynków, na którym lokowały one zamówienia inwestycyjne; dość wspomnieć chociażby o dostarczeniu w latach 1932-34 przez firmę „Villar Perosa“ kompletnych instalacji dla wielkiej fabryki łożysk kulkowych w Niźnim Nowgorodzie. Tradycja ta kontynuowana jest również i dziś. Zawarte ostatnio porozumienia gospodarcze pomiędzy Włochami a Bułgarią i Jugosławią przewidują m. in. także szeroki udział przemysłu włoskiego w realizacji dwuletniego planu bułgarskiego i pięcioletniego planu jugosłowiańskiego przez dostarczenie zarówno wyposażenia technicznego jak i kompletnych fabryk.

We włosko - polskich stosunkach gospodarczych pierwsze po wojnie osiągnięcie na tym odcinku zanotowano jesienią ub. r. gdy zawarta została umowa między Zjednoczeniem Stoczni Polskich a stoczniami włoskimi „Soc. An. Ansaldo“. Układ ten jest ważny nie swoim ciężarem gospodarczym, który jest bardzo ograniczony, lecz właśnie udowodnieniem możliwości współpracy pomiędzy przemysłami obu krajów. Następnym krokiem było też zawarcie układu o dostarczeniu przez Włochy Polsce maszyn dla walcowni rur stalowych, wartości przeszło 1,5 miln. dolarów, w zamian za węgiel i blumsy stalowe.

Dopiero jednak zawarcie układu pomiędzy rządem polskim a firmą „Fiat“ w sprawie dostarczenia Polsce większej ilości samochodów osobowych i ciężarowych oraz budowy w Polsce w terminie trzechletnim fabryki samochodowej, stanowi autentyczny przełom w dotychczasowych stosunkach gospodarczych. Nieznane są jeszcze bliżej szczegóły tego układu, niewątpliwie jednak będzie on miał wielki wpływ na dalsze kształtowanie się współpracy gospodarczej obydwu krajów.

Należy spodziewać się, iż zapoczątkuje to rzeczywistą współpracę gospodarczą między Polską a Włochami, tak korzystną dla obu krajów i tak często auspikowaną przez koła gospodarcze Włoch i Polski.

Nie trzeba łudzić się, iż współpraca ta od początku potoczy się po gładkiej drodze. Zbyt wiele trudności istnieje jeszcze do pokonania. Dobra wola obydwu partnerów stwarza jednak rękojmę pomyślnego wysiłku, mającego na celu przede wszystkim uzyskanie maksymalnego rozwoju wzajemnej wymiany dóbr i świadczeń.

Przemysł stoczniowy Francji po wojnie

Francuski przemysł stoczniowy należał przed wojną do pierwszej dziesiątki światowych potentatów stoczniowych i zajmował miejsce po Wielkiej Brytanii, produkującej w r. 1938 1.030.375 BRT), po Niemczech (480.797 BRT), Japonii (441.720 BRT), Holandii (239.485 BRT), Stanach Zjednoczonych (101.251 BRT), Szwecji (166.464 BRT), Danii (158.430 BRT), Włoszech (95.503 BRT) i Norwegii (54.290 BRT), budując rocznie 1,5% światowego tonażu — 47.290 BRT.

Po wojnie, która w szczególnie silnym stopniu nadwerężyła zdolność produkcyjną stoczni francuskich, znaczenie ich ogromnie wzrosło z tego prostego powodu, że biorąca udział w wojnie flota francuska została uszczuplona o sporą ilość statków (ok. 2 miln. BRT). Z ogromnej floty, liczącej w r. 1939 2.952.978 BRT do roku 1946 zachowało się jedynie 1.600.000 BRT, wliczając w to statki zakupione w Ameryce w czasie wojny i po niej; pięcioletni plan odbudowy floty francuskiej przewiduje budowę na stoczniach zagranicznych miliona ton statków brutto i tyleż na stoczniach własnych, by w r. 1950 dojść do ogólnej cyfry 3 milionów BRT. Do roku 1947 stocznie francuskie miały wybudować 200 tys. BRT, do r. 1948 już 450 tys. BRT, do r. 1949 — 700 tys. BRT, a do końca planu rozbudowy floty, czyli do 1950 r. — milion BRT.

Charakterystycznym rysem francuskiego przemysłu stoczniowego była wysokość kosztów produkcji, co zmuszało armatorów do zamawiania większości statków towarowych w stoczniach zagranicznych. W okresie od 1918 do 1938 spośród nowych statków, oddanych francuskiej flocie handlowej, tylko 29% zbudowanych było we Francji, 18% zaś zostało wykonanych przez stocznie zagraniczne, reszta zaś w ilości 34% była okazyjnie nabyta zagranicą przez armatorów. Oczywiście nabywanie tak wielkiej ilości zagranicznych statków używanych przyczyniało się w ogromnej mierze do „starzenia się“ floty francuskiej, która bogaciła się w wątpliwym stopniu o przestarzałe i zużyte jednostki handlowej floty angielskiej, duńskiej, norweskiej, holenderskiej i belgijskiej. Po wojnie udział zagranicy w odbudowie frnacuskiej floty handlowej uległ dalszemu zwiększeniu, co jednak było podyktowane zrozumiałą potrzebą jak najspieszniejszego rozwoju własnej floty.

Produkcja francuskich stoczni w okresie międzywojennym odznaczała się niesłychanym brakiem stabilizacji, była czuła na najdrobniejsze wahania ekonomiczne, które albo powstrzymywały albo zachęcały armatorów do składania zamówień na nowy tonaż. Największe nasilenie produkcji zaznaczyło się w 1921 roku, kiedy spuszczono na wodę 210 tzs. BRT, najmniejsze zaś w 1944 r., kiedy zbudowano jedynie 22 tys. BRT. W okresie od 1919 do 1943 francuska produkcja statków morskich w 43% obejmowała statki pasażerskie, w 38,5% statki towarowe i w 18,2% tankowce. Ten charakterystyczny podział miał swą przyczynę w wysokich kosztach produkcji francuskiej. Stwierdzono, że im bardziej skomplikowana była budowa jakiegoś statku, tym bardziej zacierała się różnica między cenami stoczni francuskich a zagranicznych; cena pasażerskiego statku zbudowanego przez Francuzów niewiele różniła się od ceny takiego statku zbudowanego w Anglii. Odwrotnie, ceny statków towarowych różniły się bardzo znacznie, co ujemnie odbijało się na wartości francuskiej produkcji okrętowej.

Dalej francuska produkcja stoczniowa odznaczała się jeszcze jednym zasadniczym rysem: jest nim doskonała niemal jakość budowanych statków. Z tego też powodu sława stoczni francuskich jest ogólnie w świecie uznana (okręty wojenne i pasażerskie).

Powojenna produkcja stoczniowa Francji opiera się na dwunastu wielkich towarzystwach i dużej ilości małych przedsiębiorstw, zajmujących się reparacjami statków i budową małych, najczęściej drewnianych jednostek. W rozbudowie floty w oczywisty sposób zaważyły jedynie wielkie zespoły przemysłowe, posiadające zresztą dość rozmaitą wagę gatunkową. Największymi zespołami są „Stocznie Saint - Nazaire - Penhoet“ i „Stocznie Loiry“; Penhoet buduje ok. 30% ogólnej ilości statków handlowych, stocznie Loiry ok. 17,5%, — a razem z trzecią wielką stocznią — „śródziemnomorską“ (Chantiers de la Mediterranee) stocznie te budują 58% nowych statków. Największym centrum budowy statków jest okręg Dolnej Loiry z miastami Nantes i Saint-Nazaire, gdzie pracuje 5 stoczni: okręg ten obejmuje 43,2 % całości produkcji okrętowej Francji. Drugim wielkim centrum jest okręg normandzki — Dolnej Sekwany i Caen (5 stoczni — 22,1% produkcji), trzecim — Prowansja (trzy stocznie — 20,8% produkcji), wreszcie Dunkierka (8,6%) i Bordeaux (3,9 %). Zasadniczą cechą wszystkich tych okręgów jest ich wielka odległość od źródeł surowcowych, węglowych i metalowych, co w oczywisty sposób wpływa na podwyżkę kosztów produkcji.

Jednym z ważnych celów, jakie postawił sobie powojenny przemysł stoczniowy Francji jest obniżka kosztów, powodująca dotąd ucieczkę zamówień na statki towarowe za granicę. W r. 1939 statek towarowy o 7500 BRT kosztował we Francji 33.750 tysięcy franków, w Anglii zaś pra-

wie połowę tej sumy — 17.257 tysięcy franków. Koszta budowy były dla armatora ze względów zrozumiałych sprawą zasadniczą, zamówienie bowiem w Anglii dawało mu w efekcie 2 statki towarowe zamiast jednego francuskiego za tę samą sumę pieniędzy. Koszta budowy statku we Francji rozkładają się na następujące czynniki: surowce — 45—55%, robocizna — 25 do 30%, inne koszta — 20 do 25%. Stosunek robocizny do pozostałych kosztów będzie zawsze wzrastał wtedy, kiedy budowa statku będzie wymagała większej dokładności i staranności jak np. przy budowie statku pasażerskiego czy okrętu wojennego, wtedy też — jak już wspomnieliśmy — ceny francuskie i angielskie zbliżają się do siebie. Na wyższość cen francuskich przy budowie statków o prostszej konstrukcji składają się następujące przyczyny: położenie geograficzne stoczni, nie prowadzenie seryjnej budowy statków, spowodowane dużą ilością typów. Stocznie angielskie w odróżnieniu od francuskich poza statkami specjalnymi budują dużą ilość trampów, statków niezwykle prostych, przeznaczonych do przewożenia każdego niemal towaru, jaki wpadnie „pod rękę". Flota francuska nie jest dość liczna, by mogła dysponować dużą ilością trampów — taka przynajmniej jest oficjalna opinia francuskich czynników morskich.

Pięcioletni plan powojennej rozbudowy floty położył wielki nacisk na ujednolicenie budowanych typów, mimo to jednak istnieje jeszcze we Francji 5 rozmaitych typów tankowców i 23 typy statków towarowych, zatwierdzonych do budowy.

Trzecim czynnikiem wpływającym na kształtowanie się cen są wysokie ceny surowców i płace robotnicze, wzrastające wraz ze specjalnym przeznaczeniem statku.

Czwarty czynnik — to polityka państwa..

Warto na zakończenie zaznaczyć, iż ceny amerykańskie przed wojną były trzykrotnie wyższe od cen angielskich, a tym samym więc dość znacznie przewyższały również francuskie koszta budowy; ten między innymi czynnik spowodował ogromny spadek powojennej produkcji na stoczniach amerykańskich.

Na powojenną produkcję stoczni francuskiej duży wpływ wciąż jeszcze wywierają zniszczenia wojenne, które dotknęły tę gałąź francuskiej gospodarki w sposób szczególny. Rozmiary zniszczeń były tego rodzaju, że gdyby po zakończeniu wojny z wszystkich stoczni zebrano pozostały i nadający się do produkcji sprzęt, produkcja osiągnęłaby zaledwie 60% rozmiarów przedwojennych. Drugi poważny problem obok braków materialnych stanowiły luki powstałe w załogach stoczniowych, które w r. 1938 liczyły 28 tys. ludzi. Cyfra ta w roku 1944 spadła do 44%. Przegrupowanie fachowców, ich uzupełnienie było problemem znacznie poważniejszym od problemu mieszkaniowego dla tysięcy robotników. Pierwsze zadania, jakie stanęły przed stoczniami z chwilą ustania działań wojennych, to rewindykacja zagrabionego przez Niemców mienia, odrzucenie maszyn zniszczonych i modernizacja pozostałych oraz poczynienie przygotowań do produkcji okrętowych części prefabrykowanych. W ciągu 1947 roku udało się zapewnić 50% powstałych w tych działach luk, a potencjał produkcyjny zbliżał się do roku 1938; rozpoczęto produkcję przy możliwościach budowy ok. 300 tysięcy BRT rocznie; spuszczenie na wodę tej ilości tonażu przewidziane jest na koniec 1949 roku.

Wysiłek finansowy, zmierzający do nadania rozmachu budowie własnej floty, jest wielki i obejmuje dziesiątki miliardów franków. Kredyty na rozbudowę floty handlowej i rybackiej obejmują 45 miliardów franków. Cyfry imponujące, wartość ich jednak maleje w zestawieniu z ogromnymi kosztami frachtów, płaconych armatorom zagranicznym za przewóz wielkiej ilości francuskich towarów. Zagadnienie finansowania budownictwa okrętowego jest we Francji problemem szczególnym. O ile bowiem przemysł podstawowy jest unarodowiony, o tyle przemysł stoczniowy znajduje się w rękach prywatnych, co w akcji finansowania go przez państwo stanowi dużą przeszkodę. Przewiduje się pomoc państwa w wysokości 7 miliardów fr., z czego 2 miliardy 700 miln. fr. zostały wykorzystane z początkiem 1947 roku. Stworzono ponadto „Zjednoczenie Budownictwa Morskiego" (Groupement de la Construction Navale), które rozpisało pożyczkę. Pożyczka ta została zamknięta zebraniem 1 miliarda 300 miln. fr., co stworzyło pewne podstawy do modernizacji przemysłu i uruchomienia go.

BOLESŁAW POLKOWSKI

Analiza obrotów portowych Gdańska - Gdyni

za pierwsze półrocze 1948 roku

Ogólna cyfra obrotu portów Gdańsk - Gdynia za pierwsze półrocze 1948 roku osiągnęła 5.944 tysięcy ton, podczas gdy w pierwszym półroczu 1947 roku obrót portowy wynosił 3.253 tysięcy ton. Nastąpił zatem bardzo poważny wzrost obrotów, sięgający 83 procent.

Należy wziąć pod uwagę fakt, że przez parę miesięcy zimowych 1947 r. porty były unieruchomione wskutek warunków atmosferycznych.

Cyfra ogólna obrotu portowego mówi o wyniku wymiany towarowej drogą morską

z zagranicą, nie charakteryzując natomiast zdolności przeładunkowej portu. Zdolność przeładunkowa portów zespołu Gdańska - Gdyni obliczana jest na 15 do 20 milionów ton rocznie. Plan Narodowy przewidywał, że w roku 1948 porty osiągną przeładunek 14 milionów ton.

Porównywując wykonany obrót za pierwsze półrocze 1948 roku do planowanego obrotu, tj. 6.615 tysięcy ton, stwierdzamy, że został on wykonany w 90%. Stanowi to bardzo poważne osiągnięcie, gdyż wysokość obrotów portowych wiąże się organicznie z całym splotem czynników gospodarczych, jak koniunktura ogólna, obrót z zagranicą, chłonność rynków zbytu i własnego, zdolność eksportowa kraju itp.

Właściwą charakterystykę pracy portów daje zestawienie wywozu i przywozu. Znamienną cechą obrotu naszych portów jest bardzo znaczna przewaga wywozu nad przywozem, dzięki dużemu wywozowi węgla. Należy wziąć pod uwagę, że mówimy wciąż o ilościowej stronie obrotu portowego. Jeżelibyśmy mieli cyfry, dotyczące wartości przywożonych i wywożonych towarów, a danych tych narazie wciąż brakuje, niewątpliwie stwierdzilibyśmy równowagę przywozu z wywozem, a kto wie, być może przewagę przywozu.

Liczby obrotu w odniesieniu do jego relacji wagowej charakteryzują obrót, jako czynnik pracy portu, a nie czynnik wartościujący z punktu widzenia bilansu handlowego.

Wywóz

Wywóz obu portów za półrocze ubiegłe wynosi 4.970 tys. ton, wobec 2.261 tys. ton za pierwsze półrocze 1947. Nastąpił zatem wzrost, wynoszący 120%.

W podziale wywozu (za półrocze 1948) pomiędzy oba porty, na Gdańsk wypada 48 procent, na Gdynię 52 proc. W Gdańsku przeładowano na eksport 2621 tysięcy ton towarów, w Gdyni — 2.349.

Węgiel

Podstawowym elementem eksportu polskiego w ogóle, a przez porty w szczególności jest węgiel.

Ogólny wywóz węgla, koksu i węgla bunkrowego za 6 miesięcy 1948 roku wyraża się liczbą 4.624 tysięcy ton, podczas gdy w okresie 6 miesięcy 1947 roku wywieziono 2.041 tysięcy ton.

Wywóz węgla rozkłada się mniej więcej jednakowo na oba porty, z tym, że w r. b. Gdańsk przeładował 2.485 tysięcy ton, Gdynia 2.139 tys. ton.

W wywozie obu portów węgiel stanowi 90%. Pozostałe 10% ogólnej ilości wywozu przypada na pozostałe artykuły, stanowiące drobnicę eksportową. Ogółem wywóz drobnicy za półrocze 1948 roku wynosi 346 tysięcy ton, wobec 219 tysięcy ton w półroczu 1947 roku. Nastąpił wzrost wywozu drobnicy o 58%.

Cement

Spośród drobnicy eksportowej na czoło wysuwa się cement w ogólnej ilości 117 tysięcy ton, w tym przez Gdańsk 91 tysięcy ton, przez Gdynię 26 tysięcy ton. Głównymi odbiorcami polskiego cementu są Argentyna — 72 tysięcy ton i Brazylia — 44 tysięcy ton.

W pierwszym półroczu 1947 roku wywóz cementu nie miał miejsca.

Cukier

Poważną ilościowo pozycję stanowi wywóz cukru. W półroczu 1948 wywieziono przez porty Gdańsk-Gdynia 74 tysięcy ton, w tym przez Gdańsk — 10 tysięcy ton, przez Gdynię 64 tysiące ton.

Odbiorcami polskiego cukru, wysyłanego drogą morską są liczne kraje. Oto ilości wywożone do poszczególnych z nich w tysiącach ton:

Z. S. R. R.	31
Burma	9
Marokko	7
Irlandia	5
Palestyna	5
Syria	5
Holandia	5
Irak	5
Egipt	1,5
Islandia	0,7
Triest	0,8

reszta — inne kraje.

W pierwszym półroczu 1947 roku wywieziono przez oba porty łącznie 15 tysięcy ton cukru.

Metale

Metale nieszlachetne i wyroby z nich stanowią pozycję 65 tysięcy ton, wywożone głównie przez Gdynię. Na tę pozycję składają się następujące asortymenty towarów (w tysiącach ton):

surówka i stopy żelazne — 2
idzie głównie do Finlandii

Wyroby metalowe — 32
z przeznaczeniem głównie do Szwecji, Danii, Finlandii, Norwegii, Holandii.

Szyny kolejowe — 1
dla Bułgarii

Drut — 5
głównie do Argentyny i Bułgarii

Rury — 13
głównie do Szwecji, Turcji, Norwegii i Bułgarii

Cynk w różnej postaci — 11
głównie do Szwecji, Danii i Bułgarii.

Inne artykuły metalowe — 1

W pierwszym półroczu 1947 roku wywieziono podobną ilość metali i wyrobów metalowych — tj. 67 tysięcy ton.

Inne towary

Pozostała ilość drobnicy składa się z szeregu towarów, wywożonych — w skali ogólnych obrotów — w mniejszych ilościach, a więc (w tysiącach ton):

Wytwory pochodzenia roślinnego 28
w tym:
słód do Szwecji 2
ziemniaki do Anglii 21
cykoria 1
cebula do Anglii 3

Wytwory pochodzenia zwierzęcego 17
w tym:
mięso do Anglii 9
jaja ptactwa do Anglii 7
inne 1

Wytwory pochodzenia mineralnego
prócz wymienionych:

gliny do państw skandynawskich 3
sól do Szwecji i Finlandii 12

Przetwory chemiczne, farmaceutyczne i farby 12

w tym:
przetwory chemiczne 2
soda głównie do Szwecji i do Egiptu 5
minia 0,6
Biel cynkowa głównie do Szwecji 5

Drzewo i wyroby drzewne 5
Papier i wyroby z papieru 6
Ceramika i szkło 2
Wagony kolejowe i inne środki transportowe 2

Kierunki wywozu

Dla orientacji podajemy zestawienie państw, do których wywóz przez porty Gdańsk-Gdynia przekroczył 1 tysiąc ton za półrocze 1948 (w tysiącach ton).

Anglia	103
Belgia	235
Bułgaria	10
Dania	733
Finlandia	592
Francja	693
Gibraltar	7
Grecja	10
Irlandia	151
Islandia	5
Jugosławia	32
Niemcy	8
Norwegia	40
Portugalia	432
Szwecja	1147
Włochy	97
Z. S. R. R.	468
Egipt	19
Burma	9
Irak	5
Malaje Bryt.	7
Palestyna	6
Syria	3
Turcja	2
Argentyna	76
Brazylia	45
Panama	3
Stany Zjedoczone	1

Ponadto zaopatrzenie polskich statków w postojach zagranicznych — 23 tys. ton.

Przywóz

Przywóz przez oba porty za pierwsze półrocze 1948 r. stanowi 986 tysięcy ton towarów, wobec 993 tysięcy ton w tymże okresie roku 1947. A zatem wysokość przywozu nie uległa zmianie. Nastąpiło nieznaczne przesunięcie przywozu z Gdańska na korzyść Gdyni, a mianowicie: podział — przywozu w połowie 1948 r. wykazuje: Gdańsk — 476 tys. ton, tj. 48%, Gdynia — 510 tys. ton, tj. 52%. W pierwszym półroczu 1947 r. przez Gdańsk przeszło 51%, przez Gdynię 49%.

Ruda

Podstawowym artykułem przywozu jest ruda żelazna i inne, piryty i wypałki pirytowe. W roku 1948 za półrocze przywieziono ogółem 451 tysięcy ton. Nie stanowi to wielkiej różnicy w porównaniu do półrocza 1947 r., w którym to okresie przywieziono 433 tysięcy ton.

Pochodzenie rudy, przywiezionej w okresie połowy 1948 r. przedstawia się następująco (w tysiącach ton):

Szwecja	369
Norwegia	73
Sardynia	7
Anglia	1
Indie Bryt.	1

Przez Gdańsk przewieziono 66%, przez Gdynię 34%.

Ropa naftowa

Przywóz ropy naftowej w stanie naturalnym za pierwsze półrocze 1948 r. stanowi 43 tysiące ton, oraz w postaci produktów ropy destylowanej 11 tysięcy ton, razem więc 54 tysiące ton. W odpowiednim okresie 1947 r. przywóz ropy wyniósł 35 tysięcy ton. Nastąpił więc wzrost osiągający 54%.

Pochodzenie ropy naftowej w stanie naturalnym — Persja 43 tys. ton.

Pochodzenie produktów destylacji ropy (w tysiącach ton):

Stany Zjedn. Am. Półn.	5
Rumunia	2
Z.S.R.R.	1
Inne kraje	2

Ropa naftowa idzie w 98% przez Gdańsk, zaledwie w 2% przez Gdynię .

Zboże

Przywóz zboża w półroczu 1948 r. wynosi 145 tys. ton, wobec 111 tysięcy ton w tymże okresie 1947 roku. Nastąpił wzrost 32%.

Przywóz zbóż dzieli się na Gdańsk — 66%. Gdynię — 34%.

Są to następujące rodzaje zbóż (w tysiącach ton):

Pszenica z Jugosławii	50
Żyto z Kanady	6
Kukurydza z Jugosławii i Rumunii	89

Mąka, kasza, fasola i nasiona traw, nasiona i owoce oleiste nie stanowią poważnych pozycji.

Kopra

Przywóz kopry w rb. wzrósł do 27 tysięcy ton, wobec 11 tysięcy ton w pierwszym półroczu 1947 r.

Pochodzi kopra z:

Filipin	19 tys. ton
St. Zjedn.	7 tys. ton
Mozambik	1,5 tys. ton

Całość przywozu kopry przechodzi przez Gdynię .

Owoce południowe i używki

Owoce południowe i używki nie osiągnęły wysokiej cyfry przywozu w półroczu 1948. Ilość niektórych podajemy poniżej (w tysiącach ton):

Pomarańcze z Palestyny	1.721
Cytryny z Palestyny	29
Rodzynki (głównie ze St. Zjedn.	181
Kawa	8
Orzechy ziemne	262
Herbata	12
Kakao	74
Przypr. korzenne	106

Śledzie

Musimy wciąż sprowadzać śledzie. W roku bieżącym przywieziono przez oba porty 16 tysięcy ton śledzi, głównie z Norwegii, Belgii i Szwecji. Przywóz śledzi w porównaniu do półrocza 1947 zmalał o 30%. Przez Gdynię przeszło 59%, przez Gdańsk 41%.

Tłuszcze

Tłuszcze roślinne i zwierzęce przywiezione zostały w pierwszej połowie 1948 r. w ogólnej ilości 7 tys. ton. wobec bardzo małego (0,4 tys. t) przywozu w półroczu 1947 r. Są to tłuszcze roślinne — 3 tys ton, tran — 4 tys. ton.

Przetwory spożywcze

Lista różnego rodzaju przetworów spożywczych jest długa, w sumie w okresie półrocza 1948 przywieziono 10 tys. ton, w tym:

Konserwy mięsne	1 tys. ton
Mleko sproszkowane	4 tys. ton
Margaryna	2 tys. ton
Inne	3 tys. ton

Nawozy sztuczne

Na pojęcie to składaią się następujące towary, przywiezione w okresie półrocza 1948 r. (w tys. ton):

Żużle Thomasa	27
Fosfaty i superfosfaty	41
Fosforyty	4
Apatyty	3
Razem	75

Żużle Thomasa pochodzą z Belgii, fosfaty i superfosfaty z Marokko i Algieru, fosforyty i apatyty — z ZSRR.

Za pół roku 1947 przywieziono nawozów sztucznych 31 tys. ton. W głównej mierze nawozy sztuczne przechodzą przez Gdańsk.

Przetwory chemiczne i garbniki

Przetwory chemiczne i garbniki nie stanowią wysokiej pozvcji przywozu w r. b., a mianowicie:

	w tys ton
przetwory chemiczne	2
garbniki	5

Skóry

Przywóz skór i wyrobów skórzanych nie jest znaczny, stanowi w rb. 12 tys. ton. Jest to o 4 tysiące mniej, aniżeli w pierwszej połowie 1947 r. Głównymi dostawcami skór są: Argentyna, Brazylia, Południowa Afryka, Stany Zjednoczone, Holandia i inne kraje w mniejszych ilościach (tj. mniej niż 1 tysiąc ton).

Bawełna

Bawełna, bardzo poważny przedmiot naszego przywozu, przechodzi przez Gdynię, w półroczu 1948 r. w ilości 45 tys. ton, wobec 20 tys. ton w półroczu 1947 r. Imponujący wzrost o 125%.

Pochodzenie bawełny w/g krajów (w tysiącach ton):

Stany Zj. Am. Półn.	21
Egipt	10
Brazylia	10
Z.S.R.R.	3
Inne kraje	1

Inne materiały włókniste i kauczuk

Pozostałe materiały włókniste przywożone są w mniejszych ilościach, mianowicie (półrocze 1948 — w tys. ton):

Wełna	14
w tym:	
z Anglii	5
Australii	2
Argentyny	2
St. Zjedn.	1
Innych krajów	4
Len z Belgii	2
Juta z Indii Bryt.	5
Konopie itp.	1
Kauczuk z Malajów Bryt.	4

Drzewo

Przywóz drzewa nastąpił w postaci domków fińskich w ogólnej ilości 12 tys. ton.

Papier

Dość poważną ilość celulozy sprowadzamy ze Szwecji — 14 tys. ton i z Finlandii — 7 tys. ton—razem 21 tys. ton. W półroczu 1947 r. sprowadziliśmy celulozy mniej niż połowę tj. 10 tysięcy ton.

Ponadto w r. b. przywieziono 4 tys. ton makulatury z Finlandii i Szwecji. Papieru ze Szwecji sprowadzono niecałe 2 tysiące ton.

Metale

Ogólna ilość metali nieszlachetnych i wyrobów z nich w pierwszym półroczu 1948 wynosi 18 tys. ton. Przywóz za pierwsze półrocze 1947 stanowił zaledwie 11 tysięcy ton. Nastąpił więc wzrost o 64%.

W głównej mierze jest to cynk, aluminium, miedź, drut miedziany.

Sprzęt elektrotechniczny

Maszyn i aparatów elektrotechnicznych w półroczu 1948 roku przywieziono 12 tys. ton, głównie z Anglii i Stanów Zjednoczonych.

Środki transportowe

W półroczu 1948 sprowadziliśmy lokomotyw i tendrów— 9 tys. ton, samochodów i części — 4 tys. ton, innych środków lokomocji — 1 tys. ton. Razem 14 tys. ton, głównie ze Stanów Zjednoczonych i Anglii.

Nasi dostawcy

Przywóz do Polski odbywa się ze wszystkich krajów świata. Tutaj wymieniamy tylko te, przywóz z których przekroczył w połowie 1948 r. 1 tys. ton. (Liczby w tys. ton).

Anglia	20
Belgia	40
Dania	5
Finlandia	25
Holandia	5
Jugosławia	105
Norwegia	91
Rumunia	37
Sardynia	7
Szwecja	397
Z.S.R.R.	12
Algier	9
Angola	1
Egipt	10
Marokko	32
Unia Afryk. Poł.	4
Filipiny	19
Mozambik	3
Indie Bryt.	6
Malaje Bryt.	3
Palestyna	2
Persja	43
Argentyna	13
Chile	1
Kanada	14
Urugwaj	2
Stany Zjedn.	68
Australia	3

Zakończenie

W ten sposób przeprowadzona została w ogólnym rzucie analiza naszego handlu zagranicznego przez morze w oparciu o port Gdańsk—Gdynię.

Dane liczbowe, jako źródło mają wydawnictwa Oddziału Statycznego w Wydziale Ekonomicznym Gdańskiego Urzędu Morskiego.

Konferencja w sprawach shipchandlerskich

Dnia 28 lipca 1948 r. odbyła się w Ministerstwie Skarbu, Departament Ceł konferencja z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Ministerstwa Żeglugi i Ministerstwa Aprowizacji, przedstawicieli wszystkich monopoli oraz Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Przedmiotem konferencji było wystąpienie Izby Przemysłowo-Handlowej w szeregu memoriałach w sprawie umożliwienia dostawcom okrętowym zaopatrywania statków w pewne określone artykuły w ilościach ponad ustalone normy oraz w sprawie rewizji ostatnio ustalonych norm.

Postulaty Izby zostały należycie zrozumiane przez zainteresowane resorty ministerialne i należy się liczyć, że w najbliższym czasie zarówno sprawa norm jak i szereg innych problemów, zostaną rozwiązane z korzyścią dla zainteresowanych stron, co przyczyni się do podniesienia atrakcyjności naszych portów.

Wyjaśnienia w sprawie importu avoirowego

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni zwraca uwagę importerów, którzy otrzymali zezwolenia przywozu Ministerstwa Przemysłu i Handlu na import towarów za własne, względnie nabyte w drodze cesji zagraniczne środki płatnicze w ramach ustawy o ulgach inwestycyjnych z dnia 2 czerwca 1947 r. na rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 28.VI 48 r., które postanawia, że przywóz towarów z zagranicy, dokonywany za własne zagraniczne środki płatnicze, zgłoszone we właściwym urzędzie skarbowym w terminie do dnia 30 czerwca 1948 r., uważa się za dokonany w ustawowym terminie nawet i w tym wypadku, gdy pozostałe formalności, związane z faktycznym dokonaniem przywozu, dopełnione zostaną w okresie, na który opiewa ważność wydanego pozwolenia przywozu.

Rozporządzenie weszło w życie z mocą obowiązującą od 20 czerwca 1948 r.

Zakończenie akcji zakoncesjonowania hurtu mięsnego

Wobec finalizacji koncesjonowania hurtu mięsnego, odbyły się 2 konferencje w Delegaturze Komisarza do Spraw Organizacji Gospodarki Mięsnej z udziałem przedstawicieli Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni i Zrzeszenia Kupców Handlujących Trzodą, Bydłem i Końmi.

Konferencje te miały na celu omówienie zakresu działalności poszczególnych hurtowników i sprawę zaopatrzenia w mięso Województwa Gdańskiego, a specjalnie 3 miast Wybrzeża.

W związku z ustaleniem okręgów działalności poszczególnych koncesjonariuszy mięsnych, Izba w porozumieniu ze Zrzeszeniem przestawia projekt podziału województwa między poszczególnych hurtowników na podstawie zgłoszonych przez nich wniosków.

Zakończenie akcji opiniowania hurtu

Akcja koncesjonowania hurtu wchodzi w ostatnią fazę. Ministerstwo Przemysłu i Handlu zażądało przedstawienia podań następujących branż:

- hurtowy handel żelazem i metalami,
- hurt szkła i ceramiki,
- hurt drzewa i materiałów budowlanych,
- hurt chemiczny i fotograficzny,
- hurt nabiału.

W związku z tym odbyło się w dniu 15 lipca 1948 r. posiedzenie Komisji Opiniodawczej, na którym zaopiniowano 38 podań różnych hurtów. W dniu 5 sierpnia 1948 r. odbyło się ostatnie posiedzenie Komisji, kończące akcję opiniowania hurtu.

Kursy buchalteryjne Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Zagadnienie prawidłowego prowadzenia ksiąg handlowych, jako pełnowartościowych dowodów dla władz skarbowych, należy do najbardziej aktualnych problemów, dotyczących prywatnych sfer gospodarczych.

Stosowanie domiarów przez władze skarbowe, jako wynik odrzucenia ksiąg, wysuwa się tutaj na pierwszy plan; jak wynika z przeprowadzonych przez Izbę badań część tych domiarów była spowodowana między innymi w pewnych wypadkach nieznajomością przepisów skarbowych ze stron prowadzących księgowość.

Toteż na sekcjach handlowej i przemysłowej przed Plenarnym Zebraniem Izby w dniu 5 lipca 1948 r. wysunięto dezyderat uruchomienia kursów dla buchalterów.

W wykonaniu postanowień sekcji, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni organizuje 10-ciodniowy kurs dla buchalterów z poza terenu Gdyni, Gdańska i Sopotu, celem zaznajomienia ich z najnowszymi przepisami ustawodawstwa skarbowego oraz wymaganiami techniki księgowania.

Kurs odbędzie się w Gdyni w dn. 18—28.VIII. 1948 r. i obejmować będzie 60 godzin wykładów i ćwiczeń. Po ukończeniu kursu wydawane będą świadectwa.

Opłata za kurs wynosi zł 3.000.—.

Zgłoszenia w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni **w terminie do dnia 10 sierpnia 1948 r.**

Podobne kursy zostaną zorganizowane dla buchalterów miast: Gdyni, Gdańska i Sopotu i rozpoczną się 10 września 1948 r.

Likwidacja firmy »Żuławy«

Zgodnie z § 13 p. 4 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 13. 4. 1939 r. o sposobie powoływania komisantów koncesjonowanych, Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że firma „Żuławy" Sp. z o. o. — Koncesjonowana Sprzedaż Komisowa Zwierząt i Mięsa, Gdańsk, Gdynia, Sopot, uległa z dniem 1 lipca br. likwidacji.

W związku z powyższym, Izba Przemysłowo - Handlowa wzywa wierzycieli firmy do zgłaszania w tutejszej Izbie, w terminie 3-miesięcznym od daty niniejszego ogłoszenia, wszelkich roszczeń do wymienionej firmy.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni.

Reorganizacja spółdzielczości rybackiej

Na podstawie ustawy o centralach spółdzielczo - państwowych Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów uchwałą z dnia 25.6.1948 r. powołał do życia Spółdzielczo - Państwową Centralę Rybną.

30.6.48 zebranie wspólników Centrali Rybnej uchwaliło przekształcenie spółki na Centralę Spółdzielczo-Państwową. Jednocześnie Centralny Związek Spółdzielczy przekazał Spółdzielczo - Państwowej Centrali Rybnej funkcje rewizyjno - instrukcyjne, oraz związane z nimi czynności organizacyjne, szkoleniowe, propagandowe, wydawanie oświadczeń o celowości dla nowych spółdzielni, — spełniane dotąd przez b. Związek Rewizyjny Spółdzielni R. P. wobec wszystkich spółdzielni rybackich (handlowych i połowowych).

Nowa Centrala objęła zatem opiekę nad wszystkimi spółdzielniami rybackimi, a w zakresie gospodarczym głównym jej zadaniem jest prowadzenie i organizowanie gospodarki rybnej w kraju w myśl wytycznych Rządu.

W dniu 17 lipca 1948 r. odbyła się w Gdyni konferencja rybacka pod przewodnictwem V.-Prezesa Centralnego Związku Spółdzielczego, ob. Marszałka przy udziale zarządu Centrali Rybnej i zarządów morskich spółdzielni rybackich, na której ustalono, że od 1 sierpnia 1948 r. spółdzielnie nie prowadzą hurtowego handlu rybą, bo to jest podstawowym zadaniem Centrali Rybnej. Handel detaliczny rybą mogą spółdzielnie prowadzić tylko w swej siedzibie, ponieważ handel detaliczny rybą w przyszłości przekazany będzie Powszechnym Spółdzielniom Spożywców.

Spółdzielnie rybackie, posiadające własne kutry i odpowiedni skład członków - rybaków przekształcą się na spółdzielnie połowowe, których zadaniem będzie organizowanie połowów bałtyckich, oraz prowadzenie zakładów pomocniczych, jak sieciarnie, warsztaty reperacyjne, a w okresie przejściowym ew. inne zakłady, jak solarnie lub mniejsze wędzarnie, w zależności od potrzeb Centrali Rybnej.

Rybacy łódkowi zostaną zjednoczeni w terenowe spółdzielnie pracy, na wzór istniejącej w Śpiewowie, których zadaniem będzie zorganizowanie punktu skupu, skąd Centrala Rybna będzie regularnie odbierała rybę, oraz ułatwianie rybakom zaopatrywania się w sprzęt rybacki. Takich spółdzielni powstanie na Wybrzeżu kilkanaście i mają one rybakom zagwarantować, przy współpracy z Centralą Rybną, regularny odbiór całej złowionej ryby i otrzymanie ustalonych cen.

Po odbyciu w lipcu dalszych konferencji rybackich pod przewodnictwem C.Z.S. w Szczecinie i Gdyni, na których zarząd Centrali Rybnej wspólnie z zarządami spółdzielni ustalił techniczne warunki przejęcia hurtu i związanych z nim urządzeń na 1 sierpnia 1948 r. — można uważać pierwszy etap reorganizacji spółdzielczości rybackiej za ukończony.

NOWY SPÓŁDZIELCZY DOM TOWAROWY W SZCZECINIE

W bieżącym miesiącu dokonano w Szczecinie otwarcia nowego Domu Towarowego, zorganizowanego przez Centralę Spółdzielni Pracy.

Dom ten jest trzecim z kolei domem towarowym w Szczecinie; zadaniem jego będzie przede wszystkim rozprowadzanie artykułów wytwarzanych przez miejscowe spółdzielnie pracy.

W całkowicie odremontowanym domu przy placu Stalina 14, znalazły pomieszczenie poszczególne działy wytwórczości szczecińskiej, jak: przemysł ludowy, konfekcja, galanteria, artykuły gospodarstwa domowego itp. Na miejscu jest również kiosk pocztowy, który załatwia wszelkie sprawy, wchodzące w zakres działania poczty i telegrafu.

Zainteresowanie Domem jest na ogół znaczne i już pierwsze dni udowodniły, że placówka taka jest w Szczecinie bardzo potrzebna. Nowootwarty Dom Towarowy O. S. P. obok działającego już wielkiego P.D.T. i Domu Towarowego Sp. Sp. „Robotnik" będzie wpływał na stabilizację życia gospodarczego w tym mieście.

Konferencja Central Spółdzielczych
Okręgu Gdańskiego

W Gdańsku odbyła się pierwsza konferencja Oddziałów Central Spółdzielczych woj. gdańskiego, zwołana przez Delegaturę Centralnego Związku Spółdzielczego. Do chwili obecnej zostało zorganizowanych 7 oddziałów Okręgowych Central Spółdzielczych i 2 Central Spółdzielczo - Państwowych, 1 Przedsiębiorstwo Państwowo - Spółdzielcze PZZ. Jedynie Centrale Spółdzielni Księgarskich i Spółdzielni Pomocniczo - Rzemieślniczych nie posiadają Oddziałów na naszym terenie.

Konferencja miała charakter przede wszystkim informacyjny. Omawiane były zadania C.Z.S., zagadnienia planowania na odcinku spółdzielczym oraz organizacja prac rewizyjnych i szkoleniowych.

Do 25 sierpnia rb. wszystkie spółdzielnie muszą opracować plany gospodarcze na rok 1949. W tym celu niezbędne jest nawiązanie ściślejszego kontaktu Central branżowych ze swymi spółdzielniami.

Planowanie spółdzielni wymaga jeszcze przeszkolenia większych kadr planistów i w tym celu w najbliższym okresie zostaną zorganizowane kursy krótkoterminowe dla planistów spółdzielni oraz kursy kilkumiesięczne dla planistów Central.

Mimo braku dostatecznej ilości przeszkolonych planistów — plany gospodarcze spółdzielni będą sporządzone w bieżącym miesiącu szczegółowo i właściwie dzięki pomocy Central.

Planowanie jest obecnie jedną z największych prac spółdzielni.

Inspektorat rewizji Delegatury C.Z.S. czuwa nad pracą rewizyjną Oddziałów Central, z których wiele nie posiada jeszcze dostatecznego aparatu rewizyjnego. Delegatura C.Z.S. będzie nadzorować prace szkoleniowe Central i udzielać pomocy. Ośrodek Szkoleniowy w Sopocie przeznaczony jest na kursy spółdzielcze, organizowane przez Centrale.

Zebrania Central branżowych będą się odbywać co miesiąc.

Spółdzielnie zamknięte Wybrzeża łączą się z Powszechnymi Spółdzielniami Spożywców

W Gdańsku dnia 20 lipca rb. odbyła się konferencja przedstawicieli spółdzielni spożywców z terenu Gdańska, Gdyni i Sopotu. Na konferencję przybył ob. Olesiński Mieczysław, przewodniczący Rady Nadzorczej Centrali Spółdzielni Spożywców w Warszawie i obecni byli przedstawiciele Delegatury C.Z.S., C.S.S., O.K.Z.Z., partii robotniczych oraz 18 spółdzielni zamkniętych i 4 spółdzielni powszechnych.

Na odcinku wiejskim została już dokonana unifikacja spółdzielni przez stworzenie Powiatowych Związków Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska"; pozostaje do przeprowadzenia sprawa zorganizowania wielkich spółdzielni spożywców, przede wszystkim w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, przez połączenie wszystkich spółdzielni tych miast. Wchodzi to w zakres prac związanych z przebudową ruchu spółdzielczego. Powstaną silne gospodarczo, usprawnione organizmy gospodarcze, które będą w stanie zaopatrywać ludność, dotąd korzystającą z kart żywnościowych, i zapewnić jej lepsze jakościowo towary po najniższych cenach.

Wybrano 3 komisje przygotowawczo-organizacyjne dla Gdańska, Gdyni i Sopotu. W najbliższym okresie będziemy mieli w tych miastach na odcinku spożywczym jedynie 3 wielkie spółdzielnie spożywców.

Morska Kronika Krajowa

PRACE NA STOCZNIACH POLSKICH

Podjęta w ramach planowej rozbudowy polskiej floty handlowej budowa pierwszej serii węglorudowców wykazuje duże postępy.

W II-im kwartale br. wykonano przeciętnie 30% budowy statków, zaprojektowanych do eksploatacji na rok 1949.

Kadłuby wymienionych rudowęglowców mają opuścić pochylnię stoczniową już w roku bieżącym.

Zaznaczyć należy, że na realizację tych osiągnięć wpłynęła w dużej mierze sprawna działalność przemysłu krajowego przy dostawach wyposażeń, niezbędnych do budowy statków.

Poza nowymi budowami, stocznie prowadzą wzmożoną pracę przy remontach statków morskich. Ostatnio, szereg jednostek opuściło stocznię, między innymi: M/S „Karpaty", „Gen. Walter", S/S „Wilno", luger „Neptunia", „Kastoria" i „Orion" oraz M/S „Białystok".

Zawodowana została również „Oliwa", remont tej jednostki, ze względu na przeciążenie stoczni polskich, przewidziany jest na stoczniach zagranicznych.

W związku ze współpracą z „światowej sławy firmą „Ansaldo" we Włoszech przy wykonaniu rysunków jednostek morskich przewidzianych planem budowy na stoczniach polskich, zakończono prace przygotowawcze ekipy polskiej, która wejdzie w skład Polsko-Włoskiego Biura Konstrukcyjnego wymienionej firmy.

SŁUŻBA OBRONY PRZECIWPOŻAROWEJ W PORTACH POLSKICH

Porty polskie dysponują jeszcze stosunkowo nielicznym taborem pływającym, przystosowanym do służby obrony przeciwpożarowej. W porcie szczecińskim znajduje się jeden poniemiecki holownik o napędzie parowym, zaopatrzony w urządzenia do gaszenia ognia. W Gdańsku przeprowadzono ostatnio próby odbiorcze na pierwszym typowym statku pożarniczym, zakupionym z demobilu amerykańskiego, a zbudowanym specjalnie dla celów walki z pożarami w portach. W posiadaniu naszych portowych straży pożarnych znajduje się prócz tego niewielki statek, zbudowany dla celów pożarniczych dla portu gdańskiego przed wojną. Całkowitej odbudowy wymaga przeholowany do Gdańska wrak poniemieckiego statku pożarniczego, wydobyty z wody koło Helu.

Zwiększający się stopniowo pływający tabor pożarniczy oraz rosnąca sieć służby przeciwpożarowej na nabrzeżach, wymagają obsadzenia wyszkolonym personelem. W związku z tym prowadzone są obecnie prace nad uruchomieniem Ośrodka Wyszkoleniowego Pożarnictwa Morskiego na Holmie w Gdańsku. Będą się tu szkolić podoficerowie portowych straży pożarowych, komendanci służb obrony przeciwpożarowej obiektów portowych, komendanci straży pożarnych zakładów wytwórczych, magazynierzy oraz załogi statków pożarniczych.

PRACE HYDROGRAFICZNE W PORCIE GDYŃSKIM

Inspektor Żeglugi i Wybrzeża Gdańskiego Urzędu Morskiego ukończył sondaż i trałowanie Basenu Prezydenta, sporządzając dokładny plan sytuacyjny Basenu. Przetrałowano pas wodny szerokości 30 m. wzdłuż nabrzeży: Śląskiego, Kaszubskiego, Helskiego i Rybnego.

Wyłożono dwie pławy świetlne u północnego wejścia portowego, w miejsce usuniętej pławy wejściowej. U północnego wejścia portowego wyłożono świetlno-dzwonową pławę, w miejsce dotychczasowej pławy nieświecącej.

Na redzie portu gdyńskiego zakotwiczono nową morską pławę kierunkową świetlno - buczącą.

PRASA AMERYKAŃSKA PISZE O PORTACH POLSKICH

W czerwcowym numerze pisma „World Ports", oficjalnego organu amerykańskiego związku zarządów portowych, ukazał się obszerny ilustrowany artykuł pt.: „Plany portowe Polski wysuwają na czoło projekty szczecińskie".

Artykuł omawia w pozytywnym tonie wysiłki Polski, zmierzające do odbudowy i rozbudowy portów, a zwłaszcza Szczecina, przy czym stwierdza, że nawet małe polskie porty rybackie otrzymują swój udział w kredytach przeznaczonych na modernizację urządzeń i przystosowanie dla celów handlowych.

KURS RYBACKI DLA STUDENTÓW

Obecnie, wzorem lat ubiegłych, M.I.R. zorganizowało w Gdyni kurs dla zaawansowanych studentów - przyrodników z uniwersytetów całej Polski. Kurs ten został połączony z kursem dla studentów wydziału rybołówstwa S.G.G.W., dla których ma specjalne znaczenie, gdyż na nim studenci praktycznie zaznajamiają się z technologią rybacką.

Uczestnicy kursów słuchają wykładów prowadzonych przez pracowników M.I.R.: o własnościach chemicznych i fizycznych wody morskiej, o fizjologii ryb, ekologii, o florze i faunie morskiej, prowadzą ćwiczenia nad oznaczaniem wieku ryb. Ponadto są wykłady o gatunkach użytkowych ryb, o narzędziach i technice połowów, z zakresu technologii ryb itp. Przewidywane są również wyjazdy na morze, celem zaznajomienia się z metodyką badań morskich i połowów rybackich.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

NISKA JAKOŚĆ BUNKRU ANGIELSKIEGO

Jakość bunkru dostarczanego na statki w portach angielskich staje się ostatnio przedmiotem coraz ostrzejszej krytyki ze strony armatorów. Przed wojną stosowano zasadę dostarczania specjalnych gatunków bunkru, w zależności od typów maszyn, co zapewniało uzyskanie maksimum wydajności. Obecnie nie tylko zarzucono stosowanie takiej specyfikacji, lecz bunkruje się niejednolitym gatunkiem węgla, co obniża znacznie wydajność maszyn, lub zupełnie nieodpowiednim dla danego typu statku, a przy tym o małej wydajności energetycznej. Kilkakrotnie zanotowano np. wypadki, że bunkier angielski zawierał 25% popiołu. Zjawisko to ma specjalną wymowę w powiązaniu ze stałym wzrostem cen bunkru, toteż żeglugowa prasa angielska zwraca uwagę na konieczność zrewidowania tego stanu rzeczy.

EKSPORT WĘGLA ANGIELSKIEGO DO PÓŁNOCNYCH NIEMIEC

Według „The Shipping World" (12. V. 1948) projektowane jest w niedługim czasie podjęcie eksportu węgla z północno-wschodniej Anglii do północnych Niemiec. Tamtejsi eksporterzy twierdzą, że import węgla do północnych Niemiec drogą morską z północno-wschodniej Anglii jest tańszy niż z Zagłębia Ruhry. Obecnie węgiel z Ruhry eksportuje się przez porty holenderskie i niemieckie za dolary. Kombinacja importowo-eksportowa, polegająca na eksporcie węgla niemieckiego za dolary i imporcie węgla angielskiego za funty szterlingi ma być, zdaniem eksporterów brytyjskich, korzystna pod względem gospodarczym zarówno dla Stanów Zjednoczonych jak i dla W. Brytanii.

PRODUKCJA STOCZNI SZWEDZKICH W ROKU 1948

Jak podaje „The Shipping World" (12.V.1948), na stoczniach szwedzkich było w budowie w I kwartale roku 1948 — 60 statków o łącznym tonażu 249.700 BRT. Zamówionych jest 168 jednostek o łącznym tonażu 999.015 BRT, łącznie więc w budowie i zamówionych 228 jednostek o tonażu 1.248.715 BRT. Z tego 96 statków o tonażu 323.165 BRT przypada na zamówienia krajowe, 120 statków o tonażu 837.950 BRT dla armatorów norweskich i 12 statków o tonażu 87.600 BRT dla armatorów w innych krajach. Na tankowce motorowe przypada 77 jednostek o tonażu 711.050 BRT, czyli 57% całego zamówionego tonażu.

(„The Times Review of Industry", May 1948 — Norwegia — przewiduje że w roku 1948 zarobki jej floty handlowej w dewizach obcych wyniosą ok. 36 mil. funt. szterl..

Rybołówstwo Morskie

EKSPORT RYB CORAZ POWAŻNIEJSZĄ POZYCJĄ BILANSU HANDLOWEGO

Rybołówstwo morskie z roku na rok zwiększa swój udział w naszym eksporcie. Zapoczątkowaniem był stosunkowo skromny eksport łososia w 1946 r. Rok 1947 dał już znaczne zwiększenie wywozu łososia oraz rozpoczęcie sprzedaży tzw. ryby białej z naszych połowów dalekomorskich, łączna wartość eksportu wyniosła ok. $ 500.000.

W roku bieżącym notujemy dalszy poważny wzrost operacji eksportowych. Już w pierwszym półroczu wywieziono 349 ton łososia o wartości $ 563 tys. i 9085 ton dorsza o wartości $ 1.589 tys.

Łączna więc wartość eksportu przekroczyła sumę $ 2.150 tys.

Odbiorcami były kolejno, Czechosłowacja (600 tys. dol.), Austria (ok. 500 tys. dol.), Niemcy (ok. 487 tys. dol.), Anglia (ok. 470 tys. dol.) i Holandia (łososia za ok. 100 tys dol.).

W przyszłym półroczu nomenklatura eksportu zwiększy się o nowe pozycje, w szczególności rozpocznie się wywóz konserw rybnych oraz przewidywane są pierwsze sprzedaże węgorza.

ODBUDOWA CHŁODNI RYBNYCH NA WYBRZEŻU

Równocześnie z rozbudową floty rybackiej, szkoleniem personelu pływającego rybołówstwa i wzrostem cyfr połowów bałtyckich i dalekomorskich, postępuje harmonijnie rozwiązywanie zagadnienia bezpośredniego odbioru ryby. Morskie Zakłady Rybne, wspierane przez Państwo kredytami inwestycyjnymi, budują i przebudowują sieć magazynów, chłodni i zamrażalni wzdłuż całego Wybrzeża.

Obecnie czynna jest tylko stara zasłużona chłodnia i zamrażalnia MZR. w Gdyni o pow. chłod. 2672 m. kw, ze zdolnością zamrażania 10 ton ryb na dobę.

Niedawno uruchomiona została w Szczecinie (na wyspie Łasztowni) chłodnia o pow. chłod. 2880 m. kw; wydajność zamrażalni szczecińskiej wynosi 20 ton na dobę, fabryki lodu — 15 ton dziennie.

Ponadto pracuje gdańska fabryka mączki i tranu technicznego o możliwości przerobu surowca 40 ton na dobę.

Oprócz tego ukończona została już budowa chłodni i magazynów MZR w Łebie. Wiadomości o ostatecznym jej uruchomieniu należy się spodziewać się lada chwila.

We Władysławowie toczy się praca przy budowie magazynów i chłodni. Roboty przeszły już w fazę wykonywania urządzeń wewnętrznych Powierzchnia chłodnicza będzie wynosiła 268 m kw. W roku 1952 przewidziane jest ukończenie fabryki mączki rybnej o wydajności 20 t/d.

Oprócz tego prowadzone są budowy chłodni, zamrażalni i fabryki lodu w Gdyni, Ustce, Kołobrzegu i Świnoujściu o łącznej pow. chłodniczej 12.462 m kw. i zdolności produkcji lodu 225 ton dziennie. Preliminuje się zakończenie robót w tych miejscowościach w r. 1950—1951.

W planie inwestycyjnym do roku 1954 przewidziana jest jeszcze budowa chłodni w Gdańsku, Helu, Kątach Rybackich i Tolkmicku, o łącznej pow. chłodniczej 1550 m kw.

W tym stanie rzeczy widzimy wyraźnie, że złowiona ryba nie zmarnuje się, a flota rybacka zostanie zaopatrzona w potrzebne ilości lodu.

W TROSCE O ŚWIEŻĄ RYBĘ

Morski Urząd Rybacki wydał zarządzenie, aby rybacy dostarczający ryby przeznaczone na eksport, lodowali połów na kutrze. M.U.R. nadmienił przy tym, że w związku z ociepleniem, zostanie zaostrzona kontrola warunków przewozu ryb na kutrze, w ramach dalszych szczegółowych przepisów.

Niestosowanie się do zarządzenia, oraz wszelkie inne wypadki stwierdzenia nieodpowiedniej jakości ryb będą pociągały za sobą konfiskatę połowu.

STOCZNIE RYBACKIE PRZECHODZĄ NA NOWY SPOSÓB PRODUKCJI

Stocznie Rybackie Sp. z o .o. przewidują w swych planach na przyszłość budowę 28 mtr. trawlerów. W związku z tym podjęły przygotowawcze prace dla przejścia na nowy sposób produkcji, tzn. z dotychczasowej wyłącznie drewnianej budowy — na budowę mieszaną a w przyszłości na budowę stalową.

Na Stocznie Rybackie włożono obowiązek dokonywania remontów większych jednostek pływających długości do 50 mtr. Pociąga to za sobą konieczność przebudowy sleepów względnie budowy nowych, dużych, odpowiadających potrzebom dokonywania zamierzonych remontów większego typu jednostek.

W ostatnich czasach Kapitanaty Portów zainteresowały się kutrami budowanymi na Stoczniach Rybackich. Ustalono, że po dokonaniu pewnych przeróbek, kutry te w zupełności mogą nadawać się do celów pilotowych. Trzy takie kutry, wykonane na Stoczni Rybackiej w Ustce, zostały już zakupione przez Urzędy Morskie dla Kapitanatów Portów.

Przez wykonywanie kutrów pilotowych w kraju, uniknie się konieczności zamawiania ich za granicą i przysporzy oszczędności dla Skarbu Państwa.

WIADOMOŚCI Z RYNKÓW ZAMORSKICH

BRAZYLIA

Na początku br. zaprowadzono nową ustawę o uzależnieniu importu i eksportu od poprzednio wydanego zezwolenia (wyjątek stanowią artykuły żywnościowe pierwszej potrzeby, cement i wyroby farmaceutyczne). Konsulaty brazylijskie wymagają przedłożenia kopii zezwolenia przywozowego przed legalizowaniem dokumentów handlowych. W związku z wzrastającymi trudnościami kupcy przewidują dalsze zmniejszenie się importu zwłaszcza towarów uważanych za zbyteczne.

W 1948 r. zbiory bawełny dojdą do 250.000 ton metr. (1947 — 287.000 ton). Produkcja kawy zapowiada się szczególnie obficie i dojdzie w 1948/49 r. do powyżej 17,5 mil. worków, z których 9.866.095 worków przypadnie na stan Sao Paulo. W ciągu 1947 r. eksportowano 14,7 mil. worków, z czego 9,7 do Stanów Zjednoczonych i 3,5 mil. do Europy. Ceny utrzymały się na wysokim poziomie.

Zbiory kakao w 1947/48 r. wyniosą 1.500.000 worków (po 60 kg). W styczniu eksportowano 178.404 worków ziarna kakaowego oraz 305.917 kg masła kakaowego, 626.908 kg makuchy kakaowej, 97.643 kg masy kakaowej, 11.150 kg palonego ziarna oraz 79.310 kg czekolady.

Stosunkowo nowszej daty produkcja herbaty w stanie Sao Paulo wzrosła z 328.400 kg w 1944 r. do 916.000 kg w 1947 r. Cena sprzedaży na rynku wewnętrznym wynosi 60.00 cruzeiros. Jakość towaru nie różni się od importowanych gatunków.

Zbiory ryżu dojdą w br. do 2.100.000 ton metr. (1 cruzeiro = 0,0534 US $).

KOLUMBIA

W związku z długotrwałą suszą i brakiem odpowiedniego rozdziału towarów, ceny rynku wewnętrznego nadal zwyżkują. Brak deszczów spowodował niski stan rzeki Magdalena, tak że towary zablokowały u ujścia jej położone porty, z których nie znajdują drogi odpływu do głębi kraju.

Na podstawie nowego zarządzenia bank narodowy wydaje górnikom w zamian za oddane mu złoto, certyfikaty (cena jednej uncji = $ 35.—), które znajdują gotowych odbiorców wśród importerów, zamieniających je ze swej strony w bankach na dewizy na pokrycie rachunków zagranicznych. Zarządzenie to uaktywniło znacznie kopalnie i przyczyniło się do wzrastającej produkcji złota. W styczniu np. wydobyto rekordową ilość 31.112 uncji. Produkcja 1947 r. wynosiła 418.457 uncji.

Produkcja ropy w ub. r. doszła do 23.615.064 beczek, z których wywieziono 18.102.883 beczek, eksport kawy do 5.339.000 worków (po 60 kg), wartości fob 196.500.000 US $. Stany Zjednoczone odebrały 4.983.158, Europa 163.303 worków.

A. Wiatrak.